

Gemeente Uithoorn
Ter attentie van de gemeenteraad
Postbus 8
1420 AA UITHOORN

De Kwakel, 2 februari 2021

BETREFT: ZIENSWIJZE ONTWERP BESTEMMINGSPLAN DRECHTHOEVE

Geachte leden van de gemeenteraad,

Hierbij delen wij onze zienswijze op het ontwerp bestemmingsplan RvR Drechthoeve De Kwakel met kenmerk NL.IMRO.0451.BPDrechthoeve-ON01 (hierna: het bestemmingsplan) dat ter inzage is gelegd op 24 december 2020.

Waar gewenst bespreken wij onze zienswijze graag verder met u, als individueel lid of gezamenlijk.

Inleiding

Wij zijn de bewoners aan de overzijde van de boerderij van de familie Bos. Wij begrijpen goed het voornemen van de heer en mevrouw Bos om te zijner tijd het agrarisch bedrijf te beëindigen. Als dat leidt tot aanvullende woningen, bijvoorbeeld zoals nu voorgesteld, dan leidt dat tot aanvullende bewegingen naar het terrein en het zicht zal wijzigen. Omdat wij aan de overzijde wonen, zal dat tot veel overlast leiden. Er is echter ook een breder perspectief dat wij als uitgangspunt voor deze brief nemen, namelijk als bewoners van de Drechtdijk in het landelijk gebied.

Hieronder lichten wij onze gezichtspunten nader toe.

Conclusie

Onze algehele conclusie na bestudering is dat het voorgenomen bestemmingsplan de landschappelijke karakteristiek ongewenst aantast en de ruimtelijke kwaliteit verslechtert.

Daarnaast levert het plan aanvullende overlast op, waarvoor wij ons afvragen of het plan voor de omgeving voldoet aan het criterium van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Wij geven verder in deze brief de onderbouwing van onze zienswijze.

In het kort komt deze op het volgende neer:

- Wij vragen ons af hoe het plan zich verhoudt tot de plicht tot een aanvaardbaar woon- en leefklimaat als het gaat om aspecten als geluidsbelasting, lichtbelasting, cultuurhistorische waarde en verkeersbelasting voor de buurt.
- De verbetering van het zicht op het landschap is beperkt ten opzichte van het huidige zicht en zal verstoord worden door auto's op een parkeerplaats;
- De ruimtelijke kwaliteit neemt af doordat de huidige deels open stal in zijn geheel zal worden gesloten en er bij zicht op het landschap tevens zicht op 14 voordeuren en bergingen komt. Ook vanaf de Amstel zal het zicht op het landschap aanmerkelijk verslechteren door een blik op 14 woningen;
- De landschappelijke karakteristiek verdwijnt, omdat er feitelijk een straat aan het gebied wordt toegevoegd en een zesde aan het huidige woningbestand van de Drechtdijk wordt toegevoegd, waar de Drechtdijk gekenmerkt wordt door lintbebouwing. Het verdwijnen van de landschappelijke karakteristiek wordt versterkt door de blik op 14 voordeuren en bergingen en een parkeerplaats. De stelling in het bestemmingsplan dat het uiterlijk nauwelijks wijzigt bestrijden wij: er komen voordeuren en bergingen aan de voorzijde en

openingen aan de achterzijde van het huidige pand en daarmee krijgt het een wezenlijk ander karakter;

- Wij betwijfelen of het bestemmingsplan niet onder nieuwe stedelijke ontwikkeling valt. Met de 18 toekomstige woningen ten opzichte van de huidige woning en de wijziging van de bestemming is daarvan volgens ons (feitelijk) wél sprake nu er een nieuw wijk(je) wordt gebouwd;
- Het plan voldoet niet aan de Omgevingsverordening NH2020. Wij betwijfelen of de Ruimte voor Ruimte regeling op een eigenlijke manier wordt toegepast, zoals een betrouwbare overheid betaamt;
- Wij vragen ons af of de gemeentelijke overheid in procedureel opzicht voldoende zorgvuldig is geweest en zich een betrouwbare overheid heeft getoond;

Wij leggen aan de gemeenteraad voor:

- om de omwonenden aan te tonen dat het woon- en leefklimaat voor de buurt niet verslechtert, onder meer maar niet uitsluitend voor verkeer, licht, geluid en cultuurhistorische waarde.
- om te beoordelen wat de reden is dat de grote stal behouden blijft in plaats van de andere nu nog aanwezige bijgebouwen en of een andere optie is onderzocht en/of haalbaar lijkt;
- het plan verder te beschouwen in het licht van een grotere visie voor het gebied van en achter de Drechtdijk, omdat het karakter van de omgeving wezenlijk wordt veranderd;
- verder inzicht te verkrijgen in de rest van het plan inclusief beeld van de voorgestelde nieuwe situatie (zowel van het pand als het doorzicht) voor besluitvorming plaatsvindt, nu dit zo belangrijk is voor de uiteindelijke ruimtelijke kwaliteit en het landschappelijke karakter en net zo als dat bij andere Ruimte voor Ruimte projecten gebeurt;
- opnieuw te beoordelen of hier sprake is van nieuwe stedelijke ontwikkeling, omdat dit mogelijk een factor kan zijn die aan de Raad van State moet worden voorgelegd bij verschil van mening;
- het effect op de verkeerssituatie op de Drechtdijk te onderzoeken van het verkeer door de bewoners van 16 nieuwe woningen op één adres in plaats van de analyse op de capaciteit van de Drechtdijk voor doorstromend verkeer zoals nu is gedaan;
- om te beoordelen of de Ruimte voor Ruimte regeling (hierna: RvR regeling) op een eigenlijke manier wordt toegepast;
- om te beoordelen of de overgangsbepaling in de nieuwe Omgevingsverordening NH2020 terecht wordt toegepast en past bij een betrouwbare overheid, omdat dit mogelijk een procedureel aspect is dat aan de Raad van State moet worden voorgelegd bij verschil van mening.

Geen onderbouwing dat overlast voor omwonenden niet of slechts beperkt toeneemt

Voor de omwonenden op het deel van de Drechtdijk zal de overlast door het plan belangrijk toenemen. Het plan licht niet toe hoe hier rekening mee is gehouden en/of dat die overlast er niet zal zijn. Voor ons gelden de volgende punten waar wij niet of onvoldoende gerustgesteld zijn dat ons woon- en leefklimaat niet verslechtert en die ons doen twijfelen aan de uitvoerbaarheid.

Geluid

De landelijke omgeving zorgt ervoor dat geluid ver draagt. Als onze 'overburen' op Drechtdijk 131 hun autodeur dicht doen, dan horen wij dat bij ons binnen. De gemeenteraad kan zich naar wij aannemen indenken wat het betekent voor de geluidsbelasting als er enkele tientallen bewoners bij komen met bijbehorende auto's.

De verwachte 130 verkeersbewegingen per dag zullen ook zorgen voor het geluid (minimaal) 130 open- en dichtgaande autodeuren en een veel hoger aantal van dichtslaande voor- en/of bergingsdeuren. Dit staat nog los van het geluid dat op straat zal ontstaan van de bewoners die in de straat wonen.

Wij zijn daarom van mening dat de gemeenteraad moet aantonen dat de extra geluidsbelasting voor de omwonenden minimaal zal zijn om bovenstaande zorg te weerleggen.

Verkeer

De inrichting van het perceel zal volgens de berekeningen in het bestemmingsplan leiden tot circa 130 verkeersbewegingen per dag. De bij het plan gevoegde stikstofberekening gaat overigens uit van 170 verkeersbewegingen per dag (...). Dat zal een aanzienlijke extra druk op de Drechtdijk betekenen, namelijk circa een zesde meer dan nu het geval is – zie verder hieronder.

Voor de omwonenden zal het toenemende verkeer een verdrievoudiging van het aantal verkeersbewegingen betekenen – dat betekent het geluid van remmende en optrekkende auto's en ook voor ons en directe burens 's avonds het licht van vertrekkende auto's in de woonkamer.

Hoe dit zich verhoudt tot een aanvaardbaar woon- en leefklimaat is ons niet duidelijk. Wij zien dit als een behoorlijke verslechtering ervan waar we onderzoek en oordeel van de gemeenteraad verwachten.

Daar komt bij dat naast verkeersbeweging we ook te maken krijgen met parkeren. Dat moet op het terrein, omdat de Drechtdijk geen uitwijkmogelijkheden biedt. Wij vragen ons af hoe dit zal gaan als de bewoners (veel) bezoekers krijgen, bij feestjes etcetera. Hoe overlast op de Drechtdijk voorkomen zal worden zal duidelijk moeten worden uit verder onderzoek en onderbouwing door de gemeenteraad.

Licht

Als 16 aanvullende woningen gerealiseerd worden, dan zal dit leiden tot aanzienlijk meer verlichting op het terrein – zoals je dat ziet in woonwijken. Licht dat uit de huizen komt, licht aan de bergingen en lantaarnpalen om de straat te verlichten.

Dat zal ons woonklimaat ('s avonds) belangrijk beïnvloeden en we zijn benieuwd hoe de gemeenteraad dit plan ziet in het licht van het effect voor de omwonenden.

Cultuurhistorische waarde

De Drechthoeve is een zeer karakteristiek pand van cultuurhistorische waarde, net als ons eigen huis. Wijziging van de bestemming en splitsen van het huidige pand zal het aanzien niet veranderen. De verbouw van de grote stal tot veertien woningen met bergingen en een grote parkeerplaats zullen dat wél doen. Het cultuurhistorische karakter van het gehele perceel én van de omgeving zal aanzienlijk negatief worden beïnvloed en wij maken daar voor ons eigen woongenot én het effect op de buurt bezwaar tegen.

Verbetering zichtlijnen: beperkt en ruimtelijke kwaliteit neemt af

Het uitgangspunt van de RvR regeling is dat een ontwikkeling voorziet in een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit. Die wordt bereikt door sloop van landschappelijk storende bebouwing. Ruimte voor Ruimte moet een aantoonbare ruimtelijke winst opleveren via deze sloop en zorgen voor versterking van beeldkwaliteit op de locatie van de bebouwing, zowel qua aard als omvang.

De voorgenomen sloop van overtallige bebouwing zorgt, zoals in het plan aangegeven, voor een nieuwe zichtlijn. Voor wat betreft de sloop stelt het bestemmingsplan dat het plangebied nu een 'rommelig[e] aanblik [heeft] en de zichtlijnen naar het achterliggende landschap nagenoeg [zijn] verdwenen'. Wij beschouwen dit als subjectieve bevindingen die als zodanig gewogen moeten worden. Wij vinden zelf de aanblik helemaal niet rommelig, want horend bij een boerderij, en er is zicht op het achterliggende landschap tussen de schuren door en door het open deel van de grote stal.

De nieuwe zichtlijn zal slechts van één kant, namelijk komend vanaf Vrouwenakker, ontstaan. Er zal dan naar onze mening beperkt meer zicht ontstaan, dat bovendien verstoord zal worden door de (31) parkeerplaatsen en de auto's die daarop staan.

Daarmee zal ook de ruimtelijke kwaliteit niet toe- maar afnemen: er ontstaat in plaats van zicht op een landschap zicht op de voordeuren en bergingen van een rij van 14 aaneengesloten woningen en bijbehorende parkeerplaats met auto's.

We wijzen er daarbij op dat de ruimtelijke kwaliteit verder afneemt voor het zicht vanaf de Amstel: ook vanaf die zijde zal het zicht op het landschap worden verstoord door een blik op de woningen die vreemd zijn in het landschap en de bebouwing.

Voor wat betreft het storende karakter van de bebouwing zijn wij van mening dat dat storende karakter wordt versterkt als de voorzijde van de grote stal wordt gesloten (door gevels en bergingen). Die grote stal is nu nog deels open en heeft een open karakter door het gebruik ervan. Bebouwing zal het zicht op het landschap, dat ruimer wordt, verstoren omdat het afwijkend is ten opzichte van de rest van het beeld.

Het zicht zou overigens pas echt verbeteren als de grote stal zou verdwijnen. Dan is van beide zijden van langskomend verkeer zicht op het achterliggende landschap, inclusief de Amstel die wordt getypeerd als een belangrijke ruimtelijke drager in de Leidraad Landschap & Cultuurhistorie voor het Ensemble Aalsmeer – Uithoorn.

We vragen ons in dit kader af of deze optie, samen met een ander aantal woningen is bekeken.

Landschappelijke karakteristiek verdwijnt en daarmee wederom de ruimtelijke kwaliteit

Het is onder andere de ambitie van de provincie (in haar Leidraad Landschap en Cultuurhistorie 2018) om ruimtelijke ontwikkelingen bij te laten dragen aan het zichtbaar en herkenbaar houden van de landschappelijke karakteristiek en aan het versterken van (de beleving van) openheid. Wij zijn van mening dat het bestemmingsplan daar niet aan voldoet.

De Drechtdijk wordt gekenmerkt door lintbebouwing, dat is zoals pagina 26 van het bestemmingsplan ook aangeeft 'kleinschalig [...] geschakelde woningen [en] woningen, boerderijen [...] vrij op eigen erf. Het hoofdvolume ligt voor op de kavel en is gericht op de weg.'

Dit uitgangspunt wordt met het bestemmingsplan doorbroken en dat zal het karakter van de Drechtdijk en het gebied erachter ingrijpend veranderen. Feitelijk komt er een extra straat in het gebied en neemt het aantal woningen op de Drechtdijk (momenteel ruim honderd) met ongeveer een zesde toe (daarom heeft een ingrijpende invloed).

Dit zal ook van invloed zijn op de ruimtelijke kwaliteit van het gehele gebied (zie hierboven). Voor zover dat de bedoeling is, dient een besluit naar onze mening onderdeel te zijn van een grotere visie over het gehele gebied rondom de Drechtdijk.

De gemeente heeft in de 'Structuurvisie voor de Drechtdijk, ruimte voor ruimte regeling' beschreven: "Er wordt niet uitgesloten dat compenserende woningbouw in het kader van de Ruimte voor Ruimte regeling niet inpasbaar is in het lint. In dat geval zal daar een andere locatie voor moeten worden gezocht."

Daarvan is hier naar onze mening nu juist sprake. De geplande bebouwing doorbreekt de lintbebouwing die kenmerkend is voor de Drechtdijk en het gebied erachter.

Het bestemmingsplan houdt onder andere in dat op de plek van de bestaande grote stal (dus bestaande bebouwing) woningen worden gebouwd. Het bestemmingsplan stelt op pagina 26 dat het uiterlijk van de bebouwing daarbij nauwelijks wijzigt. Wij zien dat nadrukkelijk anders: waar de huidige bebouwing het uiterlijk heeft van een boerenbedrijf, met stobalen, stal-/schuifdeuren en een open deel, zal straks het zicht ontstaan op 14 voordeuren en bergingen – zoals in een woonwijk. Aan de achterzijde zullen ook openingen worden gemaakt en vlonders gebouwd. Dat is een wezenlijk ander uiterlijk dan het bestemmingsplan suggereert.

Het is overigens moeilijk te beoordelen wat de consequenties van een bestemmingsplanwijziging zijn als niet het gehele plan bekend is – inclusief het beoogde uiterlijk. Naar onze mening is voor een goede beoordeling van het plan in dit geval gedetailleerde uitwerking nodig vóór een besluit wordt genomen.

Woningbouw als stedelijke ontwikkeling

Het bestemmingsplan stelt (op pagina 16) dat voor het plan geen sprake is van nieuwe stedelijke ontwikkeling. Stedelijke ontwikkeling is gedefinieerd als 'ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.'

Omdat het hier om bestaande bebouwing gaat, stelt het bestemmingsplan dat hier geen sprake is

verstedelijking.

Wij zijn het hiermee oneens. Niet alleen voldoet het huidige bedrijf aan geen van de elementen van stedelijke ontwikkeling en is wijziging van de bestemming dus de eerste keer dat aan dit begrip getoetst moet worden en daarmee gelijk aan 'nieuwe stedelijke ontwikkeling', tevens is hier in de geest sprake van de bouw van een wijk(je)¹ en valt het daarmee onder het begrip stedelijke ontwikkeling. Afhankelijk van de ontwikkelingen is dit wellicht iets wat de Raad van State te zijner tijd zal moeten toetsen.

Verkeerssituatie

Voor het plan is een analyse van de verkeerssituatie en toename van de belasting uitgevoerd. De verkeersintensiteit zal volgens het onderzoek (waarbij overigens een andere basis van verkeersbewegingen is gebruikt dan in het verkeerslawaaionderzoek, de vraag is welke de juiste is) met 3,1% toenemen en daarmee passen binnen de capaciteit van de Drechtdijk.

Naar onze mening is hier op een te beperkte manier naar de wijziging in de verkeerssituatie gekeken. Er is namelijk geen sprake van doorstromend verkeer, maar van bestemmingsverkeer dat net als het aantal woningen met circa een zesde toeneemt. De vraag is niet zo zeer wat dat betekent voor de capaciteit van de Drechtdijk, maar voor de doorstroming én de verkeersveiligheid. Voor het laatste geldt dat 130 (of meer dan 170, volgens de stikstofberekening bij het plan) aankomende of vertrekkende auto's per dag kunnen zorgen voor grote extra veiligheidsrisico's op deze smalle weg (zeker op dit deel van de Drechtdijk) waar fietsers ook niet extra zijn beschermd.

Dit moet naar onze mening verder worden onderzocht voordat een ingrijpend besluit als het onderhavige wordt genomen.

Procedurele zaken

Het proces is helaas niet heel zorgvuldig voorbereid. Met als reden dat de nieuwe omgevingsverordening in november 2020 is vastgesteld, is in december met spoed de buurt geïnformeerd en een ontwerp bestemmingsplan ingediend. De concept omgevingsverordening was echter met exact dezelfde tekst al in februari 2020 bekend en er had dus veel eerder en zorgvuldiger geacteerd en gecommuniceerd kunnen worden door de gemeente. De betrokken ambtenaren hebben ons overigens bevestigd dat wel overleg in de voorfase had kunnen plaatsvinden, maar dat daar bewust niet voor is gekozen. De vraag is voor ons of we hier kunnen spreken van een betrouwbare overheid.

Dat levert nu op dat er al wel een ontwerp bestemmingsplan ligt maar nog geen onderbouwing vanuit de RvR regeling hoe dit plan aansluit bij de voorwaarden uit die regeling én dat belanghebbenden met enige spoed moeten reageren.

De onderstaande opmerkingen gaan niet over het bestemmingsplan als zodanig, maar houden er wel mee verband en hebben wij daarom in deze brief opgenomen.

De RvR regeling is ingesteld om de ruimtelijke kwaliteit van het landelijk gebied te verbeteren en nadrukkelijk niet met het doel om woningbouw te realiseren – dat is slechts het compensatie-instrument.

Toch wordt in het bestemmingsplan juist ingegaan op de woningbehoefte en is er nog geen overeenkomst met de familie Bos: "Het planvoornemen draagt bij aan (versnelling van) de woningbouw in Uithoorn. Doordat de ontwikkeling plaatsvindt in het kader van de Ruimte voor Ruimte regeling kan gesteld worden dat optimaal gebruik gemaakt wordt van de schaarse ruimte binnen de gemeente Uithoorn." De provincie heeft de RvR regeling geschrapt juist vanwege het feit dat 'midden in landelijk gebied kleine woongemeenschappen [konden] ontstaan. Dat is niet de bedoeling en past ook niet meer bij ons beleid om verstedelijking zo veel mogelijk te concentreren en het landschap open te houden.'² In de Omgevingsverordening NH2020 is daarom in artikel 6.9 ook opgenomen dat specifiek voor de Metropoolregio Amsterdam geen verdere woningbouw in landelijk

¹ De provincie spreekt in de evaluatie van de Ruimte voor Ruimte regeling over 2008 – 2013 in een ander geval waar 12 woningen gebouwd zouden worden van een 'wijkje' (Evaluatie Ruimte voor Ruimte, Effecten van de uitvoeringsregeling 2008 – 2013, Provincie Noord-Holland, februari 2014)

² Paragraaf 1.8, Nota van beantwoording Omgevingsverordening NH2020, 11 november 2020

gebied is toegestaan (behoudens maximaal één nieuwe burgerwoning in een dorpslint).

De gebruikelijke volgorde voor een RvR regeling is om eerst een overeenkomst te sluiten en dan het bestemmingsplan in te dienen. Dat is ook logisch, omdat eerst duidelijk moet zijn wat 'noodzakelijk is om de kosten voor het verwijderen van de storende bebouwing te compenseren'³. Het gevolgde proces roept daarmee de vraag op hoe de gemeente een bestemmingsplan kan wijzigen en vaststellen als er geen RvR-overeenkomst is waaruit de opbrengsten en kosten blijken en zijn afgestemd.⁴

Het ontwerp bestemmingsplan maakt in letterlijke zin gebruik van de overgangsbepaling uit de nieuwe Omgevingsverordening NH2020, die stelt dat de RvR regeling van toepassing blijft voor een ruimtelijk plan waarvan het ontwerp voor 1 januari 2021 is ingediend. Wij vragen ons echter af of er in de geest van de overgangsbepaling wordt gehandeld, omdat die is bedoeld voor 'al voorziene projecten'.

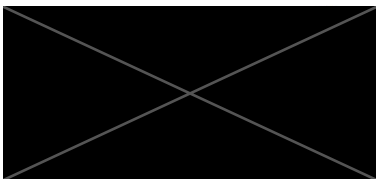
Zo ver leek het nog niet te zijn, want er is nog geen RvR overeenkomst en er was nog niet over alle afspraken overeenstemming volgens de brief van 14 december 2020 van de familie Bos aan de bewoners. Het komt ons voor dat de overgangsbepaling bedoeld is voor RvR trajecten waarvoor al een overeenkomst is gesloten.

De 'plotselinge spoed', het gebruikmaken van de RvR-regeling in het licht van de redenen om die nu juist te schrappen in de nieuwe Omgevingsverordening NH2020 én het gebruikmaken van de overgangsbepaling die bedoeld is voor voorziene projecten waar er nog geen RvR-overeenkomst is roept bij ons sterk de vraag op of de RvR-regeling op een eigenlijke manier wordt toegepast door een overheid die betrouwbaar moet zijn. Dit aspect vraagt verdere interpretatie, door de gemeente, de provincie of wellicht door de Raad van State.

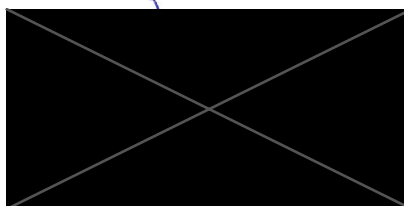
Tenslotte maakt het bestemmingsplan niet helder waarom woningbouw hier zou moeten plaatsvinden en niet elders kan, aan de rand van bestaand stedelijk gebied, zoals de ruimte voor ruimte regeling dat definieert⁵. Dat zou verder onderzocht moeten worden en er zou een algehele visie op het gebied rondom de Drechtijk moeten komen.

Ik verzoek u ten slotte de inhoud van de zienswijzen van de heer en mevrouw J. van der Neut Kolfshoten en van mevrouw N. Migoni Goslinga en de heer H. Verwoolde als hier herhaald en ingelast te beschouwen. Dat betekent dat wij het recht behouden om waar aan de orde ook op de punten in die zienswijzen in beroep te gaan bij de Raad van State. Een exemplaar van beide zienswijzen is bijgevoegd.

Hoogachtend,



Wim Bartels



Cora Bartels

Bijlagen: zienswijzen fam. J. van der Neut Kolfshoten en N. Migoni Goslinga/H. Verwoolde

³ Artikel 3 lid 1, Uitvoeringsregeling ruimte voor ruimte 2015

⁴ Artikel 3 lid 1 en lid 3 van de Uitvoeringsregeling ruimte voor ruimte 2015 geven hier exacte kaders voor.

⁵ Artikel 5 lid, Uitvoeringsregeling ruimte voor ruimte 2015